SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 11 y 11 minutos)

- La Comisión de Industria y Energía del Senado da la bienvenida al Presidente de ANCAP, señor Jorge Sanguinetti y a sus asesores quienes han sido invitados para tratar dos temas. El primero tiene que ver con el gas con destino al transporte -lo que comunmente se denomina gas vehicular- y la visión que tiene ANCAP con respecto a su introducción en la matriz energética y su participación en el sector del transporte, tan importante en la economía y en la vida de las personas. El segundo punto que figura en el orden del día es el relativo a la penetración del gas natural en el interior del país a través de Conecta, empresa en la que también participa ANCAP.

Para considerar estos dos aspectos cedemos el uso de la palabra al señor Presidente de ANCAP.

SEÑOR SANGUINETTI.- Antes de iniciar mi exposición quiero decir que no es fácil estar en una Comisión que está presidida por un ex Ministro de Industrias quien ha sido, a su vez, representante muy importante de la Organización de Energía de Latinoamérica, razón por la cual es un verdadero especialista en el tema. Entonces, trataré de pasar este examen ante un examinador tan importante.

Sin duda los temas que nos ocupan en el día de hoy revisten una gran trascendencia. Por su lado, considero que el gas natural es una de las transformaciones más importantes en materia energética que Uruguay está encarando y, sin duda, todos tenemos clara conciencia de esto. En materia energética, a veces nos confundimos un poco con respecto a los números, pero si bien UTE tiene más del 65% de su generación hidroeléctrica y el resto de la energía se la compra a la República Argentina, el 68% de la participación de la matriz energética del Uruguay está dada por petróleo y sus derivados. Paraguay y Uruguay son los dos únicos países de América del Sur que no tienen recursos naturales provenientes del petróleo. Chile posee poco -pero algo tiene- y además participa en otras operaciones importantes en América del Sur. De manera que nuestro continente flota en gas y en petróleo, pero nosotros, que dependemos de ellos, no los tenemos.

Esto nos ha llevado a tratar de obtener el gas natural incorporándolo a la matriz energética del Uruguay. Creo que ello ha sido una decisión importante en la que ANCAP ha participado con un esfuerzo económico muy grande. Digo esto porque el Ente lleva invertido U$S 64:000.000, convirtiéndose, sin duda, en el inversor más importante del sistema. Concretamente ANCAP tiene inversiones en Gasoducto Entrerriano por U$S 10:000.000, en Gasoducto del Litoral están en el orden de los U$S 8:000.000, en Gasoducto Cruz del Sur en el entorno de los 30:000.000 y en Conecta, las inversiones son de alrededor de U$S 16:000.000. En total, representa U$S 64:000.000 de inversión en este recurso que recién está ingresando al país. Sin duda que hay grandes expectativas en torno a este emprendimiento. Debemos tener presente cuando hablamos de un elemento que ingresa al mercado de energía que -por otra parte, está abastecido- tal como sucede en otros rubros, que el Uruguay es un país de punta en cuanto a la generación y a la distribución de energía entre los habitantes. Tenemos un consumo alto per cápita, así como también contamos con un sistema de distribución de energía que abarca el más alto sector de toda la población, teniendo en cuenta los países de América del Sur. También, quiero destacar que hay una inversión importantísima en lo que tiene que ver con la electrificación rural que, sin duda, no es rentable pero, a mi juicio, ha sido una decisión estratégica que Uruguay ha llevado a cabo, dado que nuestro país es fundamentalmente agropecuario.

Creo que cuando hablamos de un energético y de su introducción, debemos ver cuál es la realidad de la situación energética del Uruguay, en función de los diferentes combustibles que hay en el mercado, cuál ha sido su evolución y qué es lo que tenemos que hacer.

El Uruguay tiene una gran distorsión en los combustiles -hay que destacar que Argentina también la tiene- generada a partir de decisiones de carácter político e impositivo. ¿Cómo se ha constituido? Partimos de impuestos que originariamente eran iguales para todos los combustibles y, posteriormente, se comenzó a hacer una distinción a los efectos de que fuera menor en el gasoil y más elevado con respecto a la gasolina. Esta estrategia se comenzó a implementar tímidamente, pero a medida que iba pasando el tiempo se fue profundizando. Tal como sucede en muchos órdenes de la vida, nuestro pequeño país tiene, frecuentemente, algún récord mundial. Concretamente tengo en mi poder la relación de impuestos gasoil - gasolina en el mundo y vemos que el país que tiene una relación más distorsionada es Uruguay, ya que es muy baja. Todo esto trajo una consecuencia que es lo que se denomina la dieselización del parque. Ello llevó a que no sólo los sectores que se trató de ayudar -como, por ejemplo, el agro y el transporte, tanto de camiones como de ómnibus y taxis- sino también los privados que no se dedicaban a estas actividades fueran dieselizando el parque.

Insisto en que esto ocurrió acá y en la Argentina, con esta consecuencia. En la gráfica nosotros vemos cómo evolucionó y cuál es la tendencia del consumo de gasoil: mientras el gasoil sube en forma muy fuerte, la gasolina baja y el gas natural va tomando un pequeño espacio en el medio. Esta distorsión -hablando en términos estrictamente de Uruguay y a través de un estudio que ha hecho una consultora que contratamos para analizar justamente a dónde iba el gasoil que se consumía- nos muestra que el 32% del consumo de gasoil no va al destino previsto por el Legislador cuando votó el IMESI, o sea que hay un 32% del consumo que no está en el agro, en el transporte de carga, en el transporte de pasajeros, ni en los taxis, sino que está en automóviles, en camionetas o en doble cabinas que circulan por el país.

SEÑOR HEBER.- Quisiera saber si los números que menciona el señor Sanguinetti son al día de hoy.

SEÑOR SANGUINETTI.- Estos números son aportados por la Consultora Equipos Mori con cierre en el año 2001 y con una actualización posterior, pero donde se ven pocos cambios. Tal vez, la sensibilidad de cambio sea mayor al día de hoy como consecuencia de la caída en el consumo de gasolina.

Si miramos las cifras generales, lo interesante es esto porque, cuando uno analiza porcentajes, el impacto es menor. Uno puede pensar que el 30% no es mucho, pero cuando ese porcentaje equivale a 750.000 metros cúbicos de gasoil y a 250.000 metros cúbicos de gasolina, uno llega a la conclusión de que el consumo de gasoil que va a los usos que no se predeterminaron es igual al total del consumo de gasolina, lo cual es brutal. De modo que si fuera debidamente gravado, el impuesto a las gasolinas podría bajar a la mitad. Por lo dicho, vemos que estas cifras son muy impactantes.

No quiero eludir el tema del gas, pero debemos analizar la situación de ANCAP. Cuando se dice que el Directorio o el Presidente de ANCAP se han puesto "Ancapianos", nosotros decimos que lo que tratamos de hacer es racionalizar cosas que se han ido distorsionando con el tiempo. Con esto no estoy acusando a nadie, sino señalando que ello ha sido resultado de una evolución determinada.

Entre las cosas que hemos planteado al Poder Ejecutivo con mucha claridad está el hecho de que ANCAP no tiene por qué dar subsidios; el que debe darlos es el Estado y no una empresa industrial. Una empresa industrial tiene que manejarse de acuerdo con sus costos, precios y relaciones de paridad internacionales. El que debe mejorar o privilegiar una situación sobre otra es el Gobierno nacional. Sin embargo, esto no ha sido así porque la propia ANCAP ha pecado y ha distorsionado la relación de sus precios. El Ente tenía una relación de precios gasoil-gasolina que no se compara con la relación del mercado internacional donde, la gasolina, promedio anual, es un 10% más cara que el gasoil, y ANCAP tenía una posición mucho mayor. Esta situación, ¿qué hacía? Agravaba más el problema. De alguna manera, sacábamos dinero de la gasolina para subsidiar otros productos. Eso fue lo que nos llevó a que, cuando hubo que rebajar, sintiéramos que no había que rebajar todo, sino aquello que estaba a mayor precio. Pero, sin perjuicio de ello, también tenemos que tener conciencia que existen otras cosas que debemos relacionar.

Es lógico que hoy el fuel oil esté un 35% por debajo de la paridad internacional. Pero, ¿quién paga ese fuel oil que está por debajo de la paridad internacional? El que echa a los otros combustibles. En cierta medida también nos pasa con el GLP.

Ayer recibimos una planilla de ARPEL, conteniendo precios comparativos de toda América del Sur, lo cual nos permite hacer una comparación. Hoy estuvimos con el Directorio de ARPEL, el cual está sesionando en ANCAP, discutiendo lo que está pasando en América del Sur y cómo debemos ir encarando este problema.

Se ha ido generando una gran distorsión que debemos ir corrigiendo. Nos preocupa la forma en cómo hagamos esa corrección, porque sería grave que a partir de una determinada situación, que está distorsionada, buscáramos soluciones que hagan mayor esa distorsión, porque sería un error, ya que en vez de corregir, agravaríamos más la situación que hoy tenemos.

Saliéndome un poco del tema, no puedo dejar pasar esta oportunidad para expresar que ANCAP ha hecho un enorme esfuerzo en estos últimos tiempos para poder convivir con una situación extremadamente compleja del mercado internacional del petróleo y sin contar con ese recurso. Hace un mes y medio el petróleo costaba U$S 25 y hoy U$S 31. Esos U$S 6 de más significan U$S 6:000.000 por mes y U$S 72:000.000 por año. Como se imaginarán, no es poca cosa.

También quiero reconocer que con el Estado nacional -luego de varias conversaciones con el Ministerio de Economía y Finanzas y con la Oficina de Planeamiento y Presupuesto- hemos hecho algo que es destacable, que este año no haya aportes a Rentas Generales, para tratar de ver cómo sobrellevamos esta difícil situación que tenemos con el petróleo.

Creo que es bueno que miremos esta gráfica, en la cual se ve la evolución desde enero de 2002 a la fecha de lo que llamo el mix del combustible automotriz que tiene el Uruguay: 25% gasolina y 75 % gasoil. Y en esto podemos ver algo muy interesante: la diferencia que tenía el Uruguay con el resto de los países de la región y su convergencia. Considero que esto tiene más valor si sabemos que Argentina tiene un acuerdo con los productores de petróleo por el cual el petróleo para las refinerías argentinas vale U$S 28.50, lo cual compensará cuando el petróleo esté por debajo de ese valor, ya que seguirán pagando esa cifra para pagar las cuentas que tienen entre las refinerías y los productores de petróleo.

SEÑOR COURIEL.- ¿Qué refleja el gráfico?

SEÑOR SANGUINETTI.- El precio del mix: 75% gasoil y 25% gasolina. Ese es el parque automotor del Uruguay, que es el que consume gasolina y gasoil.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece que ese mix se refiere a la producción y la venta.

SEÑOR SANGUINETTI.- No. Es el consumo de gasoil y gasolina del Uruguay, por ejemplo, de un tractor. Los únicos que consumen gasoil y gasolina son automotores. Y la motocicleta es un automotor. Esta es la relación de consumo del Uruguay.

SEÑOR HEBER.- Eso es así no porque nosotros bajamos, sino porque los otros subieron.

SEÑOR SANGUINETTI.- Al no subir nosotros, lo que subieron los otros, también tiene un mérito.

SEÑOR COURIEL.- ¿Esos son precios expresados en dólares?

SEÑOR SANGUINETTI.- Sí, señor Senador. Esa es una única forma que tenemos para unificar los precios.

SEÑOR COURIEL.- ¿Allí influyeron las devaluaciones?

SEÑOR SANGUINETTI.- También influyó la nuestra, así como las revaluaciones.

SEÑOR COURIEL.- Eso es lo que determina el acercamiento de los precios en la realidad.

SEÑOR SANGUINETTI.- Esa es la visión de un economista y habría que corroborarla con las variaciones de los tipos de cambio de todos los países.

SEÑOR COURIEL.- ¿A qué fecha nos estamos refiriendo?

SEÑOR SANGUINETTI.- Desde enero de 2000 hasta la fecha.

Los combustibles se manejan en dólares en todos los países. Este documento está al alcance de todos los señores Senadores, así como los números base que en él se incluyen.

La realidad actual de Uruguay es que tiene su mix competitivo con respecto a los demás países. Aquí está presente un señor Senador de frontera a quien le podemos preguntar si alguien va a comprar en este momento gasoil a Brasil.

SEÑOR SEGOVIA.- Eso depende, porque hay otras condiciones que no son del mercado normal.

SEÑOR SANGUINETTI.- Antes se iba a cargar combustible a Brasil y se traía supergás. En ese caso, también hicimos una modificación importantísima. Uruguay tiene precios de energía y de combustibles, iguales en todo el país, pero no sucedía lo mismo con el GLP. Cuanto más lejos de la capital, más caro; cuanto más cerca de la frontera, más caro. Nosotros igualamos los precios en todo el país -lo que bajó el precio de frontera- y evitamos el contrabando.

Todo esto muestra que hay muchas cosas que tenemos que hacer para ir racionalizando. No es posible que tengamos un precio de la nafta como el que tenemos hoy y se siga dieselizando el parque automotor. Eso lo tenemos que modificar. Al respecto he hablado con el señor Ministro de Economía y Finanzas, con el Director de la OPP y ahora con el Ministro de Industria y Energía.

SEÑOR HEBER.- Sería bueno saber cómo estamos a nivel de la región, porque ese es un precio mix que combina un 25% de gasolina y un 75% de gasoil.

Respecto al gasoil, ¿estamos tan baratos como el resto de la región?

A mí me importa saber el nivel de competitividad que tenemos en la región. Es decir, cuánto sale el gasoil en Argentina, que es el que mueve al transporte y a la industria. ¿Cómo estamos con respecto al gasoil de la Argentina y no al promedio ni al mix?

SEÑOR SANGUINETTI.- Estamos.

SEÑOR HEBER.- Podemos estar, pero aumentar y corregir las cifras internas quizá nos pueda llevar a decir que estamos arreglando el mercado interno en la relación del gasoil con las naftas en un parque notoriamente gasolero o dieselizado, pero eso nos puede llevar a no ser tan competitivos en la región. Por eso me gustaría saber cuál es el margen, en dólares, del gasoil en la región.

SEÑOR SANGUINETTI.- En Argentina está a U$S 0.476; en Brasil, a U$S 0.504 y en Uruguay a U$S 0.503. El precio en Argentina es más barato, pero estamos hablando de Buenos Aires, mientras que si vamos a Santa Fe es más alto.

Ese precio es en dólares expresado por litro; serían 50 centavos de dólar. En cuanto a Argentina, debo decir que el precio es el de Buenos Aires, cuando en Uruguay se toma en cuenta todo el país. O sea que, si observamos lejos de Buenos Aires, veremos que el precio sube porque para ellos no es uniforme.

SEÑOR HEBER.- O sea que, en definitiva, el precio en Argentina sería U$S 0.476; ¿cuál sería en Brasil?

SEÑOR SANGUINETTI.- Todo esto, como lo ha dicho el señor Senador Couriel -experto economista- si lo miramos con el tipo de cambio del día de hoy, veríamos que el precio es más bajo en Uruguay, porque estos datos son del 9 de junio. En definitiva, lo que quiero decir es que nunca estuvimos en un nivel tan bajo.

SEÑOR HEBER.- ¿Cuál sería el precio en Brasil?

SEÑOR SANGUINETTI.- Sería de 50, 4 centavos de dólar.

SEÑOR HEBER.- ¿Y el nuestro?

SEÑOR SANGUINETTI.- U$S 0,503.

SEÑOR HEBER.- Quisiera saber qué margen de maniobra podríamos tener, señor Presidente, para corregir una situación de desarreglo cuando estamos parejos, ¿entiende lo que digo?

SEÑOR SANGUINETTI.- Por supuesto que sí. Pero el margen de maniobra surge de los que consumen gasoil y pagan impuestos tendientes a compensar a los otros, es decir, a los que consumen gasoil y no lo pagan. O sea, si hay un 30% del parque que consume igual, es decir, que el volumen de consumo de ese 30% es el mismo que el de las gasolinas, entonces, ahí está el margen. Este margen no está ni en ANCAP ni en la recaudación, sino en tratar de ver cómo podemos resolver el tema. Para ser más claros -cito el ejemplo que le decía ayer al señor Ministro de Economía- si yo tengo una camioneta Fiat diesel y a mi lado hay otra camioneta igual -Fiat- pero a nafta, entonces, yo pago menos impuestos usando el mismo vehículo. Yo no pago impuesto a la gasolina porque uso diesel pero hago lo mismo que el otro, que sí lo paga.

Quiero que quede claro que estoy planteando distorsiones que generan otras distorsiones que tenemos que corregir. Debemos tener cuidado de que sobre las distorsiones existentes no tomemos otras decisiones que generen más distorsiones.

Lo que quiero decir es que este tema está legislado, o mejor dicho -"legislado" no es la palabra adecuada- resuelto en el mundo, donde esto ya no se hace. Además, puedo leerles lo que está haciendo Chile a este respecto, país extremadamente racional y que el señor Senador conoce. El informe del 10 de junio dice que el diesel también está gravado al 18% de IVA sobre el precio del impuesto específico, que es de 1,5 unidad tributaria por metro cúbico, por mes, así como que hay un proyecto para elevar el impuesto específico del diesel a 1,7 y cobrar un impuesto adicional en ocasión del cobro de la patente de rodado debido a que se quiere evitar la dieselización del parque automotor que hasta ahora se ha visto frenada porque las empresas automotoras no importaban vehículos para la calidad diesel, pero ahora lo van a hacer.

¿Qué hizo Brasil? Prohibió la importación de automóviles diesel. No digo que ese sea el mejor camino, pero sí creo - e insisto en ello- que debemos reconocer que tenemos una distorsión que está en ANCAP en la medida en que hoy tenemos un fueloil por

debajo del precio de los otros países. En Argentina el fueloil está a U$S 0,161, en Brasil está a U$S 0,15, en Chile a U$S 0,23 y en Uruguay a U$S 0,13.

El GLP para Argentina está a 0,78; en Brasil, a 0,76; en Chile a 0,85 y en Uruguay a 0,60. ¿Quién paga esas diferencias?

SEÑOR HEBER.- ¿Cuál es el subsidio que le da ANCAP al GLP?

SEÑOR SANGUINETTI.- Es el que dice ANCAP. Lo vendemos más barato y eso no lo establecen Jorge Sanguinetti ni ANCAP, sino ARPEL. Al venderlo más barato, la diferencia la lleva el producto más caro.

Señores Senadores: éstas son cosas que tenemos que pensar para ver cómo las vamos a corregir.

SEÑOR HEBER.- ¿Lo vende más barato ANCAP sin hacer un estudio del costo de extracción y de las empresas que lo distribuyen? La verdad es que no comprendo muy bien por qué nuestro precio es menor. No sería ANCAP quien está subsidiando, sino que la tendencia dependería de los impuestos que carguemos a cada uno de los productos.

Me gustaría entender mejor qué clase de subsidio le estamos dando a GLP y, si quitáramos el subsidio, en cuánto quedaría.

SEÑOR COURIEL.- Mi pregunta es prácticamente la misma. ¿Cómo se fija el precio del gas licuado?

SEÑOR SANGUINETTI.- Repito que son distorsiones, algunas generadas por el Estado y otras por la propia ANCAP. El precio del gas licuado se fija a través de una paramétrica establecida por ANCAP, mientras que el del fuel oil lo fija ANCAP sin paramétrica. Son decisiones de carácter político que ha tomado ANCAP. Debemos tener claro que, en estas decisiones en que vendemos los productos por debajo de estos precios, alguien paga la diferencia. Sin duda, lo harán los productos más caros.

SEÑOR COURIEL.- La paramétrica de ANCAP para fijar el precio del gas licuado es distinta a la que usan Argentina y Brasil. ¿Cuál es la diferencia entre las paramétricas?

SEÑOR SANGUINETTI.- La diferencia puede estar en el precio de transferencia que ANCAP hace al sistema de distribución. Hay un precio básico que fija ANCAP cuando le da el gas al sistema de distribución, que se denomina precio de transferencia.

SEÑOR COURIEL.- ¿Ese precio es más bajo que el de Argentina y Brasil?

SEÑOR SANGUINETTI.- Igual que el del fuel oil.

SEÑOR HEBER.- Puede ser que también seamos más eficientes.

SEÑOR SANGUINETTI.- Por favor, señor Senador.

SEÑOR HEBER.- ¿No dice que su empresa es eficiente?

SEÑOR SANGUINETTI.- Yo no lo dije, señor Senador, lo dice usted.

Me parece que no debemos irnos en detalles. Quiero señalar que, así como tenemos precios muy altos, hay otros que son muy bajos. Lo que ANCAP tiene que hacer, antes de ir a la paridad internacional, cosa que no puede hacer por sus costos, es ocuparse de la relación de precios internacionales, que es un tema distinto.

Si nosotros tenemos un diferencial de precios que se genera por mayores costos, debemos distribuirlo equitativamente entre todos los productos para no generar distorsiones. Esto hay que hacerlo a nivel de ANCAP. A su vez, a nivel del sistema impositivo, debemos tener un gran cuidado de no ir generando más distorsiones.

Entonces, lo que hay que ir mirando es que esta distorsión impositiva de precios de ANCAP ha generado, a su vez, distorsiones en el consumo que van a llevar a una situación en el Uruguay -esto ya ocurrió en la Argentina, lo que se está corrigiendo- en la que se termine importando gas oil y exportando gasolina, encareciendo el consumo total. ¿Qué pasa? Cuando se importa gas oil, se lo hace a paridad de importación, es decir, al precio de origen más todo los fletes correspondientes para llegar. Por otro lado, cuando se exporta, también es a paridad de exportación; quiere decir que se toma el precio del Golfo menos todos los costos para salir. Significa, entonces, que compramos caro y vendemos barato. Esta diferencial también encarece el conjunto de los otros precios que alguien los tiene que pagar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estamos entrando en la parte introductoria, es decir, en el tema del gas vehicular y creo que la información brindada por el señor Presidente de ANCAP a través de su exposición es muy valiosa y muy significativa para que luego, cada señor Senador, pueda formarse una opinión en lo que va a ser la concreción de este asunto.

Sin perjuicio de ello, los señores Senadores de Boismenu y Heber han solicitado una interrupción.

SEÑOR DE BOISMENU.- Soy un desconocedor completo de este problema y cada vez estoy más confuso, por lo que estoy buscando que esto llegue a una explicación -y discúlpenme los presentes- parecida a "ojo a la pala". Me pregunto si, tal vez, el razonamiento para los que no entendemos el tema sería partir de un producto que se da en llamar petróleo y que tiene un precio -como bien acaba de decir el señor Presidente de ANCAP- que supongo lo podríamos estimar a partir de una composición del costo de importación y exportación que, como bien explicó el señor Presidente de ANCAP, son diferentes. Los que no sabemos del tema, haríamos un intento por desarmar -sin tener en cuenta todavía, como dice el señor Senador Heber, la parte impositiva- eso en los productos que se generan del petróleo y parecería, por lo poco que estoy entendiendo, que hay algunos que están más considerados y otros menos. Unos se llaman gasolinas o naftas, otros gas oil, otros diesel y otros full oil, para no seguir con el resto del reparto de esa operación que deben llamar "cracking".

Tengo otra interrogante y voy a intentar ir a lo más sencillo. El señor Senador Heber preguntó cómo se puede intervenir si se está trabajando casi con los precios de la región, sobre el precio del diesel -que es el que al parecer se tiene en cuenta- lo que en definitiva limita la operación sin considerar la parte impositiva. Tengo la impresión, por lo que aquí se ha hablado, de que esto es

parecido a algo que nosotros conocemos más, es decir el negocio de la carne, en el que el producto petróleo es similar al de la res, porque luego de que entra la carcaza puedo determinar, a partir de todos los pedazos que desarme, el valor que a mí se me ocurre de la componenda de cada una de las cosas; me refiero, por ejemplo, a vender traseros o cortes de los traseros a determinados precios. Precisamente, hace pocos días se realizó una reunión de los carniceros en la que el centro del problema estaba ahí pero no era tenido en cuenta. Como puedo desarmar los delanteros a precio de desecho y eso termina con un precio general originado por el valor del producto ingresado en su compuesto íntegro, esto me permite manipular los precios para cualquier lado.

En definitiva, quisiera saber aproximadamente, desde el punto de vista técnico, cuál es el valor de cada uno de los productos que nosotros ofrecemos, de esa operación que hace ANCAP para entregar, previo impuesto, para ver en qué se puede operar y poder entender algo del tema.

SEÑOR SANGUINETTI.- Creo que el señor Senador de Boismenu se ha referido a un magnífico ejemplo: es un proceso exactamente similar el que se da entre los distintos valores de la res y la carne, que el de los diferentes valores del petróleo y sus productos. Los productos no tienen costo. Si yo le preguntara al señor Senador de Boismenu cuál es el costo de un cuero, de los cortes Hilton o de las vísceras, creo que no me lo podría decir, pues lo que sí se sabe son los precios. Entonces, existe un costo de la materia prima y una canasta de productos de la cual tiene que pagar su costo y dejar una ganancia. Esto es exactamente lo que ocurre con el petróleo. A partir de una determinada refinería -la nuestra no es de las más sofisticadas donde hay muchas posibilidades de variar el proceso- y de determinado petróleo se obtiene una canasta de producto. Si varía en algo la canasta, uno puede variar un poco el petróleo y ajustar un poco el proceso, pero no mucho más.

Este tema de precios y costos es difícil y nosotros somos tomadores de precio. No sé si los señores Senadores recuerdan mis expresiones cuando hablé de que el precio promedio del gas oil es un 10% más bajo que la gasolina, pero, ¿por qué me referí al precio promedio? Lo hice por lo siguiente. Por ejemplo, ahora que el Hemisferio Norte está en verano, el consumo cambia totalmente. En este momento, el consumo de gasolina en los Estados Unidos sube notablemente y la relación gas oil gasolina pasa a ser del 20%; en el invierno sube el consumo del gas oil y baja el de la gasolina y esa relación llega a estar a un precio casi igual, inclusive, a veces se llega al absurdo de que la gasolina puede estar a un precio menor.

Por lo tanto, si bien el mundo se maneja con esos parámetros, nosotros no podemos hacerlo. Los precios de la gasolina pueden variar todas las semanas o todos los días. Los precios de la gasolina y del gas oil que compramos en Argentina en Petrolera Conosur cambian todos los días. De pronto, eso no se refleja diariamente en la estación de servicio, pero Repsol no factura a paridad internacional. Además, esa paridad internacional está en nuestras computadoras, en las cuales vamos recibiendo minuto a minuto todas las operaciones que se van realizando en el mercado. Entonces, ese es el precio, no sólo del petróleo, sino de todos los productos.

De manera que es un mercado muy difícil para saber qué precio pedir, y a esto hay que agregar que no se maneja por costos, sino por precio; un mercado que se maneja por precio se rige por la demanda. Cuando aumenta la demanda de este producto aumenta el precio; cuando disminuye la demanda baja el precio. Esto hace que sea muy difícil comparar. Pero cuando hablamos de comparar en la región, el tema es más sencillo, pues no estamos comparando precios en el Mediterráneo o en el Golfo con precios de Uruguay. Dicho de otro modo, cuando comparamos con Argentina y Brasil más o menos estamos manejando realidades parecidas, aunque la de Brasil tiene el componente de alcohol que, de alguna manera, distorsiona todos estos esquemas.

Pienso que he respondido a la pregunta del señor Senador. Cuando me planteen la pregunta de cómo se distribuye y cómo se establece el precio del petróleo y sus derivados, voy a tomar el ejemplo del señor Senador y contestar que el precio lo pone el mercado. En cuanto a los costos, debo decir que son muy difíciles de obtener, porque es una canasta de productos que sale de un proceso de refinación del petróleo.

SEÑOR HEBER.- Hemos ingresado en una serie de temas que son muy interesantes. Parece claro que ANCAP tiene una situación desequilibrada de precios en función de todos los productos que vende, lo que también sucede en la región. El propio Presidente de ANCAP mencionaba el caso de Brasil con el alcohol y con los precios del gasoil, que no son muy diferentes a los nuestros, y lo mismo ocurre en Argentina. Hay que tener en cuenta, además, que se trata de dos países productores. Quizás, lo nuestro se agrava más porque no somos productores y tenemos una refinería que tiene un costo, que pagamos a los consumidores y que se refleja en paramétricas que, de alguna manera, establecen el precio final.

Quiero decir claramente que no creo que sea buena cosa -sobre todo en países emergentes como los nuestros- tener paridad de precios entre las naftas y el gasoil. Me parece que no es conveniente, desde el punto de vista económico, tener la paridad de precios que pueden tener Chile, Estados Unidos o algunos países europeos, aunque me parece que ahora en Europa no sucede lo mismo que en Estados Unidos. Mi partido considera que tenemos que subsidiar el gasoil. ¿Con respecto a qué tenemos que hacerlo? Básicamente mirando la región y alegrarnos cuando tenemos un precio que está muy por debajo de ésta. Cuando el Presidente de ANCAP expresa que hoy estamos por debajo de la región, parecería que lo dice en el sentido de que estamos subsidiando tanto que nos "pasamos de rosca". Creo que las cifras que nos brindaron son buenísimas e, incluso, pienso que en los precios del gasoil deberíamos estar por debajo de Argentina.

Con respecto al gas, quiero decir que es lo que antiguamente era el kerosene para nuestra población. Actualmente, el supergás es el combustible de los pobres. No sé qué paramétrica debemos cambiar y me importa muy poco que en Argentina y en Brasil el gas cueste más que acá. En realidad, me alegra saber que estamos por debajo de ellos porque con el supergás la gente calienta su hogar, cocina e, incluso algunas familias de nuestro país se están iluminando. Por lo tanto, pienso que tener una paramétrica que implique un subsidio de ANCAP para el gas, está bien y no me parece que debamos corregirlo.

Si se expresa que en el "fuel oil" estamos muy por debajo de los precios de la región y es un precio político, quizás adecuarlo a aquellos no estaría mal. En ese caso, no vemos casas humildes que utilicen este combustible sino que se utiliza sobre todo en calefacciones de grandes edificios o para alguna empresa o industria e, incluso, pueden hacer la conversión al gas. Personalmente, me gustaría dejar el "fuel oil" y convertir a gas. Por lo tanto, si se me dice que van a equiparar el "fuel oil" a los precios internacionales, considero que está bien pero, no toquen el gas porque, reitero representa lo que era el kerosene. Entonces, el precio del gas es el correcto.

Por otra parte, el gasoil es lo que mueve al país. Se expresó que deberíamos tener iguales precios de nafta, a lo que contesto que eso podría suceder en un mundo ideal pero, lamentablemente, no vivimos en un mundo ideal, no tenemos mercados ideales ni comercio ideal; hay subsidios en muchos productos y competencia desleal en toda la gama. Desde mi punto de vista, debemos generar situaciones de subsidio mayores de las que hoy existen en el gasoil. Según las cifras que maneja ANCAP, en el período 1999 a la actualidad hemos perdido el 11% debido a la recesión en el consumo de este combustible.

Me pregunto si con esta tesis de ir equiparando precios no estaremos perdiendo más, en lugar de recuperar ese 11% de consumo que ha caído. Quizás se trate de consumidores que no son trabajadores, transportistas ni taxis, pero pienso que ese porcentaje de pérdida del consumo refleja impuestos que el Gobierno ha dejado de recaudar.

En cuanto a las expresiones del señor Presidente de ANCAP, debo aclarar que no creo que debamos seguir la línea de emparejar situaciones de precios y, en lo referente al gas, estimo que estamos manejando bien ese tema. Por supuesto, si se quiere hablar de supergás, lo hacemos, puesto que no tenemos ningún inconveniente. Creo que está bien hecha la distribución del gas, su envasado, sus precios y, además, me alegro que hayan fijado los mismos precios en todo el país, porque sería injusta la diferencia que se generaría en el transporte si hubiera un gas mucho más caro, sobre todo en la línea de batalla y de guerra contra los productos de frontera que, a veces, penetran hasta la mitad del país, y no sé si hasta la capital.

Estas son las interrogantes que deseaba formular a modo de reflexión.

SEÑOR DE BOISMENU.- He oído con atención las expresiones del señor Senador Heber y quisiera agregar otra cuestión para que me contesten las autoridades de ANCAP. Incluso, puede tratarse de un disparate, pero este tema sólo me podría cuadrar si conociera la eficiencia de comportamiento de los generadores de movimiento que utilizan cada uno de los combustibles. Dicho de otra manera, sólo me puede resultar razonable una discusión en la cual se diga que un litro generado de gasoil produce un movimiento de equis distancia en un móvil o que un gas lo produce, con relación a una gasolina. De lo contrario, me quedaría la enorme duda de que el otro razonamiento determinaría que nadie querría usar más motores a explosión, por lo que cada vez habría menos, ya que si sobre ellos cayera el impuesto necesario para generar el subsidio a la otra fuente de energía de movimiento, sería muy difícil obtener un efecto sustentable de los precios de dicho subsidio.

SEÑOR SANGUINETTI.- Hemos ingresado en temas de mucho interés y el planteo que ha formulado el señor Senador Heber me permite aclarar algunas cosas.

Antes que nada, señalo que he estado definiendo una situación, no calificándola. Inclusive, puedo hasta coincidir con el señor Senador Heber. Sólo insisto en que siempre que se subsidia algo, hay alguien que lo paga. No nos olvidemos de eso. No dije que hay que subir el gas; es más, no me pronuncio sobre ese tema. Sí señalé que acá hay un subsidio y alguien lo paga. Por supuesto, yo tampoco me asusto de un subsidio, pero lo único que digo es que los subsidios deben ser claros y explícitos.

Por otro lado, pienso que está mal que los subsidios que se fijen con un destino -y ese fue, sí, el punto que aclaré- se utilicen para otro. Ese es mi planteo central. He traído este punto como una reflexión, no de crítica, sino de análisis y no para que esta Comisión lo corrija, porque no lo puede corregir, al menos en sí misma, porque sí lo puede hacer el Parlamento. Con esto quiero decir, con todo respeto, que no es en este ámbito de la Comisión donde se pueda resolver el problema. Creo, señor Presidente, que de alguna manera estoy incorporando a la discusión sobre los precios relativos de los combustibles -que es lo que nos preocupa- la cuestión sobre la distorsión del consumo que no va a donde el Legislador quiso que fuera.

En consecuencia, si corregimos dichas distorsiones, tendremos quizás más para distribuir allí donde queremos distribuir. Para ello habrá que concentrar el esfuerzo hacia donde queremos que vaya y no a un lugar distinto.

Si digo que, de acuerdo con las informaciones que tengo, elaboradas por Equipos Mori, el 30% del consumo de gasoil no va al destino que el Legislador quiso y eso es igual que el consumo de la gasolina, no hay dudas de que estamos ante una distorsión extremadamente importante. Eso trae como consecuencia, a su vez, que el Estado, que no puede bajar su recaudación porque tiene gastos para hacer -más allá de las ineficiencias que pueda tener, se trata de recursos que el Estado requiere- tenga que sacar los recursos de un pedacito demasiado chico y, por lo tanto, estamos cargando demasiado a ese producto y generando una distorsión que no corresponde y que da lugar a otras más.

Entonces, lo que pido, con mucho respeto, a los señores Senadores es que analicen esto, porque creo ahí reside el gran problema.

Cuando dije que había que tener cuidado con que esta situación no nos llevara a generar nuevas distorsiones en función de esta realidad que agrava el panorama, no es porque pretendía esquivar la discusión del gas natural. Por el contrario, el señor Senador me conoce y sabe que nunca he escapado a las discusiones; a veces las demoro porque creo que es bueno hacerlo, sobre todo, porque cuando se está en un proceso de razonamiento, de negociación y uno está tratando de introducir cambios, es bueno esperar antes de generar un conflicto que normalmente trata de evitar en este tipo de etapas, en las que puede haber intereses en juego o, también, cosas que, por la propia evolución de uno, ameritan ser tenidas en cuenta en una discusión.

Contesto al señor Senador de Boismenu y después, si el señor Presidente, me lo permite, ingresaré al tema del gas natural con destino al uso vehicular. Tomando como base 1, la relación de equivalencia técnica de la nafta es 0,86 del GNC en metros cúbicos; del propano, 0,63, y del gasoil, 0,82. Esa es la relación de energía que tiene cada uno de estos productos.

Pasamos ahora al tema gas natural. Aquí también tengo una posición -que se la hice saber al Poder Ejecutivo- en cuanto a que a la hora de poner un impuesto a un determinado producto, uno tiene que hacerlo para que el sistema funcione y los distintos productos puedan competir por la vía natural, llegando así a lo que decía el señor Senador de Boismenu, es decir, no influyendo a través de ese impuesto al uso de uno u otro, porque eso tendería a agravar la situación. Lo que he planteado al Poder Ejecutivo es que creo que el impuesto que hay que poner al gas natural es el mismo del combustible que se sustituye, que es la gasolina. He hecho el planteo porque considero que esto es lo lógico porque, de lo contrario, estaríamos bajando la recaudación. Si al gas natural le ponemos el impuesto al gasoil daríamos lugar a que continuara la, digamos, dieselización del parque automotor; estaríamos subsidiando al gas natural, en vez de incorporarle el mismo impuesto que tiene la gasolina. Frente a este planteo, se nos ha dicho: "No, no me ponga el mismo impuesto, porque no puedo competir". Con ese criterio, entonces, para que pueda competir, hay que subsidiar y, ¿cuál es la ventaja de hacerlo? Pero, además, ¿a partir de qué estamos analizando esto? ¿De un precio de gasolina

que hoy está influenciado por un precio casi récord del petróleo? ¿A partir de una distorsión que nosotros hemos generado en el uso de los combustibles? ¿A partir de una distorsión en los impuestos? ¿A partir de lo que hicimos, que llevó a que un pedacito del mercado esté pagando todos los impuestos?

Entonces, si hemos generado una distorsión, ¿vamos a generar otra, a partir de esa? ¿Vamos a bajar el impuesto del gas natural para que se lo consuma barato, en lugar de la gasolina? ¿No tendremos que generar un proceso para bajar el impuesto de la gasolina para que quien utiliza gasoil en sustitución de aquella, porque no utiliza el gasoil para los destinos que el Legislador quiso subvencionarlo? Este es mi planteo y asumo la responsabilidad. Se lo he comunicado al Ministro de Industria y Energía para que se lo transmita al Presidente de la República y esto fue lo que motivó el cambio en la sustitución de un impuesto por otro.

SEÑOR COURIEL.- Me parece que este tema está bien planteado por el señor Presidente de ANCAP aunque, de cualquier manera quiero realizar algunas preguntas.

A mí me importa que haya competitividad; por lo tanto, me importa que haya competitividad en el transporte de carretera, esto es lo que me interesa, pero no del fiat diesel que, en este momento, es lo que se está subsidiando. Por eso comparto las expresiones del señor Presidente de ANCAP.

Mi primera pregunta es -y este es el punto clave- quién va a consumir gas natural, si lo va a consumir la camioneta o el auto. El señor Presidente de ANCAP tiene toda la razón. Pero habría que aprovechar la oportunidad de, en el momento de fijar los impuestos al gas natural, resolver el problema que hoy plantea el Presidente de ANCAP: que el 32% de los que consumen gasoil no cumplen los objetivos por los cuales se los está subsidiando. Si el gas natural va a ser para autos que no tengan nada que ver con la competitividad, tiene que tener los mismos impuestos que la gasolina.

Reitero una vez más que comparto esta idea, pero me gustaría que el Presidente de ANCAP me aclare si lo que estoy diciendo es cierto.

SEÑOR SANGUINETTI.- El señor Senador Couriel ha planteado el tema en el punto justo donde yo quería.

Quiero que los señores Senadores sepan que desde muy niño tengo una pasión por los motores; soy un buen mecánico, restauro autos y trabajo sobre los motores. Por lo tanto, sé que hay una cosa que se puede hacer con mucha facilidad: cambiar como combustible la gasolina por el gas natural porque con la misma relación de compresión -esto es 8.1- los dos tienen el mismo punto de ignición. En el caso del diesel que tiene 18.1 de relación de compresión, no se puede utilizar gas natural.

Hace unos días se hizo una falsa demostración de cómo se podía inyectar un poco de gas en un motor diesel. Pero un motor diesel se puede transformar en un motor para gas natural pero, una vez que lo transforma, no puede usar más gasoil. Quiero que esto quede claro porque llama a confusión.

Lo que plantea el señor Senador Couriel con respecto a aprovechar esta circunstancia es correcto: bajemos el impuesto de la gasolina y del gas natural, pero en ese caso debemos poner el mismo impuesto a los dos para que puedan competir sanamente uno contra otro. Entonces, aquel que tenga una mayor eficiencia energética -como reclamaba el señor Senador De Boismenu- con una relación de precios determinada, que use lo que quiera, y elija qué es lo mejor. Lógicamente que no es para todos igual porque quien vive en la ciudad va a tener estaciones de servicio cerca que van a abastecerlo de gas natural. Pero esas estaciones son costosas porque son especializadas y además requieren una cantidad de consumo importante, por lo que no pueden estar por las carreteras poco transitadas ni en los pueblos chicos. Entonces, habrá gente que diga que se pasará al gas natural porque usa el vehículo en un radio de acción y en una cantidad de kilómetros por año que lo justifiquen. Pero esta es una decisión de carácter económico. Habrá otros que viven en un pueblito del interior donde no va a haber gas natural porque, como ya dije, no hay un consumo suficiente que justifique instalar una estación.

Podrá haber otra solución, como el GLP, si se quiere, pero también habrá que habilitarla. Y no estoy diciendo que no le abramos las puertas a toda la competencia. Creo en la competencia pero competir implica estar en igualdad de condiciones para que, en esos términos, aquel que tenga ventajas comparativas -para unos serán unas y para otros, otras- no por un tema de gustos sino por el uso que se dé al vehículo que se utiliza, sea el que se beneficie.

SEÑOR PRESIDENTE.- De lo que se trata es del tema de la competitividad de la nafta en relación a los otros combustibles, es decir, que sea competitivo en precio para el consumidor. Todos los intentos que ha hecho el país para que esos subsidios lleguen al destino buscado -como usted bien decía- han fracasado, porque nunca hemos conseguido un sistema de venta por el que se pueda distinguir que el diesel va a parar al tractor y no a la cuatro por cuatro. A esta altura de la historia del Uruguay prohibir la importación de autos diesel no parece razonable, cuando hay un altísimo porcentaje de ese parque automotor como lo demuestran los consumos; casi sería una confiscación, una expropiación sobre los titulares del derecho de propiedad de un auto con esas características.

Parecería que el único camino que tenemos es bajar el precio de la nafta para que los automovilistas sigan prefiriendo el auto a nafta que es un motor más vivo, más dinámico y con mayor pique que el que funciona a diesel.

Esta no es una conclusión sino una simple reflexión, para la cual solicito la asistencia del señor Presidente de ANCAP.

SEÑOR SANGUINETTI.- Muchas gracias, señor Presidente, pero sé que no puedo brindarle mi asistencia sino sólo algunas reflexiones.

Quiero afirmar que hay algo que es verdad, que ahora se dice mucho porque estamos en eso, y es que las crisis nos ponen enfrente de los problemas con mayor claridad; por tanto, hay que aprovecharlas y utilizarlas para encontrar soluciones.

No tengo ningún temor -al contrario- en expresar que hay que subsidiar; aquello que al país le interesa que progrese debe subsidiarse. Y para hacer eso con intensidad, con fuerza, no debemos dilapidar los escasos recursos que tenemos y estoy seguro de que -está presente un gran economista con mucha experiencia- eso se puede hacer de muchas maneras. Por ejemplo, se podrá hacer con una devolución a los que producen. Yo podría decir cuánto se gasta exactamente de gasoil en cada uno de los productos del agro, con lo que ya tenemos un camino, pero también tenemos los datos del transporte.

Estoy seguro que si nos abocamos a esto no encontraremos algo perfecto porque no hay nada que el hombre haya hecho perfecto, pero sí podrá ser menos imperfecto que el que tenemos; si es así, ya será más exitoso.

La palabra "subsidio" no me asusta pero sí la dilapidación del subsidio porque nos quita la posibilidad de ayudar todo lo posible. Creo que si nos ponemos a trabajar todos en la búsqueda de un sistema donde podamos ser más explícitos con el subsidio, podremos lograr el objetivo que mencionaba el señor Senador Heber -que es igual que el mío- y no vamos a crear distorsiones como las que hemos creado.

SEÑOR HEBER.- El gas natural ya es una realidad en muchos países; por ejemplo, en Argentina lo usa el 10% del parque automotor y no advierto un gran problema de recaudación. No sé cómo está gravado en ese país; seguramente no lo está del mismo modo que las naftas.

Además, con respecto al gas natural tenemos un problema de distorsión de precios. Quizás este no sea un tema para tratarlo con el Presidente de ANCAP y sus asesores pero, concretamente, estamos pagando el gas más caro de lo que vale. Tal vez tengamos que tratar este punto con la Cancillería y con el Ministro de Industria, Energía y Minería, pero debo decir que no hemos visto una acción decidida en defensa nuestros intereses. Me refiero, fundamentalmente, con respecto al cumplimiento de los contratos estipulados y a las violaciones notorias a los Tratados del MERCOSUR. A mi juicio, allí estaría el origen del problema. Al respecto, el Presidente de ANCAP dice que hay una distorsión del precio del petróleo, a lo que contesto que es verdad, hoy está a U$S 30 y, a veces, cuando baja a U$S 25 o U$S 26 no vemos la misma actitud en el sentido de bajar los precios a los niveles antes mencionados. Todos sabemos que hay todo un proceso en cuanto al refinado y a la distribución que a veces no permite que esta baja pueda darse inmediatamente, pero también tenemos un precio distorsionado a nivel del gas.

Con respecto a los contratos que el Uruguay ha establecido con la Argentina, fueron violados por vía de decretos unilaterales que, reitero, violan lo firmado por nuestro país. En la sesión pasada, cuando concurrió el Ministro de Industria Energía y Minería, nos expresó que estaban negociando pero, a mi juicio, creo que debemos tener una actitud de reclamo y no de negociación, y que tendría que ser al más alto nivel. Tenemos un nuevo Gobierno en Argentina y creo que esto sería pertinente. Me da la sensación de que, como traer el gas puede distorsionar mucho los precios y la situación de ANCAP, entonces no ha habido una acción decidida del Poder Ejecutivo en cuanto a la defensa y a la denuncia de violación de los tratados del MERCOSUR. Reitero que éste no sería un tema para tratarlo con el Presidente de ANCAP, pero sí para discutirlo con el Gobierno. Entonces, lo que planteamos acerca de la distorsión de los precios es con respecto a una situación totalmente irreal del costo de los contratos que el Uruguay firmó por un gas que nos lo están vendiendo dos o tres veces más caro. En realidad, no sé cuál es la relación que existe actualmente. Reitero que estaba tres veces más caro de lo que lo consumían los argentinos, violando -vuelvo a decirlo- el tratado internacional y los contratos que firmamos. ¿Qué puede pasar mañana si baja el precio del petróleo? No sabemos; quizás si baja notoriamente el precio del petróleo y de las naftas en nuestro país, la gente que tenga autos a gas y a nafta, decida utilizar la nafta. ¿Qué puede pasar mañana si bajan a la tercera parte el gas? Naturalmente, va a haber una distorsión en el mercado. A mi juicio, tiene que haber un impuesto al gasoil como ya lo he votado. El mismo Gobierno pidió que levantara mi mano para votar estos impuestos en una ley de urgencia. Estuvimos de acuerdo; levantamos nuestra mano porque estábamos de acuerdo con los análisis que el Gobierno había realizado, en función de los cuales solicitó esos impuestos. El mismo Gobierno, en esta oportunidad, nos manda un proyecto elevando estos impuestos del gas. Me sirve lo que ha expresado el señor Presidente de ANCAP con respecto a la pregunta formulada por el señor Senador Couriel cuando dice que hay que buscar una solución. Quizás la solución sea bajar los impuestos de la nafta y el gas. Reitero que me sirve pero, entonces, abandonemos la instancia de subir los impuestos del gas hacia la nafta tal cual están hoy.

Nosotros estamos en total desacuerdo en cuanto a la equiparación de esta situación, porque me parece que es producto de los problemas que tiene nuestra empresa ANCAP. Y vuelvo a decir: nuestra empresa ANCAP. El señor Presidente dijo, muy claramente: "Nosotros, nuestros excedentes los vendemos barato y cuando tenemos que equiparar lo que produce la refinería y tenemos que importar combustible refinado, lo compramos caro." Esta es la situación de mercado en la que se encuentra el país en función de que tenemos una refinería; si no la tuviéramos, tendríamos otra situación donde podríamos equiparar porque, de alguna manera, nosotros no somos productores de petróleo. En fin; lo que tenemos, no lo podemos cambiar. El tema radica en el hecho de que esa situación interna de ANCAP está incidiendo en la libertad de los uruguayos. Es por eso que hablo de visión "ancapista" de la situación. Reitero el concepto: acá hay un tema de ecuación interna de ANCAP que no debemos pagar los uruguayos. El gas tiene que ser una realidad vehicular para todos. Lo único que no sé -porque, técnicamente, nadie me lo ha dicho- es si un motor a nafta y a gas natural mañana puede ser transformado y pase a usar GLP. Creo que no, nadie me lo ha dicho, pero no sé por qué no sería factible. Tal vez, nuestros invitados me lo puedan explicar porque, técnicamente, no lo entiendo.

(Intervención del señor Sanguinetti que no se escucha)

Estas son todas dudas que nosotros tenemos sobre este punto y, las explicaciones que nos puedan dar sobre ellas son un elemento básico para, luego, poder definirnos.

Por otra parte, coincido con algunos argumentos esgrimidos por el señor Presidente de la Comisión, en cuanto a que no hemos encontrado una fórmula eficaz para poder distinguir entre los que merecen usar gasoil, y aquellos que lo utilizan para pasear. El Presidente de ANCAP nos dice que tiene una fórmula.

SEÑOR SANGUINETTI.- No, perdóneme señor Senador. Lo que yo dije era que había que buscar entre todos una solución, en la medida en que esta era una situación crítica y que existen sistemas que deben analizarse. Además, ello está resuelto en otros lugares del mundo.

SEÑOR HEBER.- No veo que esté muy resuelto en otras partes del mundo. Sé que en Alemania es, notoriamente, más barato; tan así es, que ha invertido en motores gasoleros y los ha desarrollado a tal punto, que hoy son casi iguales, aunque se trata de autos caros. Esto no sucede en Estados Unidos, donde prácticamente el gasoil no existe en los autos cuyo uso no sea para trabajo.

SEÑOR SANGUINETTI.- Son muchas las inquietudes del señor Senador Heber, por lo que, ordenadamente, trataré de contestar.

El primer punto al que se refirió el señor Senador es el de la distorsión de los precios argentinos en el Uruguay. Pienso que lo que debemos analizar -y después vamos a ver qué es lo que ocurre con los contratos- es que la primera distorsión se genera en la

Argentina. ¿Cuál es la primera distorsión que se genera en la Argentina? En primer lugar, la Argentina era el país que tenía el gas natural más barato del mundo.

Por otro lado, se devalúa tres veces en la Argentina y se congela el precio del gas. Por lo tanto eso, como todas las cosas en la economía, genera consecuencias. ¿Qué consecuencias ha generado esto? Que han bajado las reservas de gas en la Argentina ya que ha crecido brutalmente el consumo y no se ha hecho exploración ni explotación. Seguramente Argentina, por lo que me ha dicho el Director Nacional de Energía, en uno o dos años tendrá problemas de gas; es más, en este invierno ya se han producido cortes de gas en ese país.

SEÑOR HEBER.- No es la información que tenemos.

SEÑOR SANGUINETTI.- Perdóneme, señor Senador. Le puedo dar la información que poseo, con los elementos que me han llegado a mí. La información que sí usted posee, es la de que era el gas más barato del mundo y que su precio se dividió por tres a partir de la devaluación. Seguramente esta información sí la debe tener el señor Senador.

Pero veamos qué pasa con el gas natural en el mundo, el cual está globalizado y tiene un grave problema: el gas natural terminó de ser cautivo de una región. Digo esto porque ahora hay un nuevo proceso: el gas natural licuado. En este proceso se licúa el gas natural y se manda a cualquier parte del mundo. Esto está ocurriendo masivamente. Por ejemplo, Australia abastece a Japón; Africa a Europa, la cual era cautiva de Rusia, antes de que este proceso se llevara adelante. Hoy se está exportando desde Egipto a España y desde ahí, utilizando los mismos gasoductos, se lo distribuye. En Estados Unidos se están desarrollando los puertos para recibir el gas natural. ¿Cuál es la solución que tiene Bolivia cuando Brasil le dice que no le va a comprar el petróleo? Irse al Pacífico e instalar puertos allí con las plantas para hacer dicho proceso.

¿Qué es lo que vamos a encontrar en un corto plazo? Lo que vale el petróleo es lo mismo en todo el mundo y lo que valdrá el gas natural también va a ser igual en todo el mundo porque ya ha dejado de ser cautivo a partir de este proceso. También en la Argentina se está hablando de hacer una gran planta en el sur para poder exportar el gas natural licuado, lo cual va a traer un encarecimiento del gas natural.

De todos modos es verdad lo que dice el señor Senador Heber, en el sentido de que el gas en la Argentina tiene un precio diferencial al gas en el Uruguay. Y eso es consecuencia de que evidentemente ha habido una distorsión y los productores argentinos de gas no quieren exportar el gas a bajo precio. Puede estar bien o mal; creo que es violatorio de los contratos, pero responde a una realidad económica; podrá ser legal o no estará ajustado al contrato, pero eso sólo lo ajustará el mercado, porque Argentina va a tener que subir su precio interno ya que de lo contrario se quedará sin gas. Y cuando suba su precio, el diferencial que hoy existe, va a desaparecer.

Por otro lado, el señor Senador hizo una afirmación que no puedo dejar pasar, porque, de pronto, no tuvo esa intención pero como ello consta en la versión taquigráfica, debo aclararlo. Que el Poder Ejecutivo no haya peleado esto con toda la fuerza con que debió haberlo hecho, para beneficiar a ANCAP, es una afirmación que no puedo admitir. No creo que el gobierno tenga esa intención de perjudicar a los uruguayos para ayudar a ANCAP y de no defender adecuadamente los intereses, no del gas natural, sino de los uruguayos para defender a ANCAP.

SEÑOR HEBER.- ¿Y cuál es la prueba que me da?

SEÑOR SANGUINETTI.- Lo que dije es que no creo. Le pregunto qué prueba tiene usted para decir que lo ha hecho en función de defender a ANCAP.

SEÑOR HEBER.- ¿No se han denunciado dos contratos?

SEÑOR SANGUINETTI.- Me parece que si eso es así, ustedes deberían llamar a quien hace las negociaciones a esta Sala y hacerle esta afirmación; pero yo no la puedo dejar pasar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ya hemos tenido este debate con el señor Senador Heber a propósito de la visita del Directorio de UTE, por lo que voy a reiterar muy sintéticamente lo que he dicho días pasados. En la Comisión hemos acordado invitar a los señores Ministros de Industria y Energía y de Relaciones Exteriores, a efectos de interiorizarnos de las gestiones que algunos sabemos que han realizado, pero que no conocemos en su detalle.

En cuanto a la valoración en el sentido de si hay que denunciar los contratos o los tratados, claramente tenemos visiones distintas. El señor Senador Heber ha insistido en eso y por nuestra parte hemos dicho que sería un profundo error de parte de Uruguay denunciar los contratos o los acuerdos de complementación energética con sus países vecinos.

En todo caso, ese es un tema político que se dilucidará con los señores Ministros de Industria y Energía y de Relaciones Exteriores. Sí podría ser interesante saber cuáles son las gestiones que ANCAP, como empresa, ha realizado ante sus pares en Argentina o las autoridades de ese país, a efectos de que se respetaran los contratos suscritos por el Organismo para la adquisición de gas natural desde Argentina.

Ese es mi punto de vista. Creo que el señor Senador Heber podría tener un poquito de paciencia y esperar a que fijemos una fecha para reunirnos con los Ministros que hemos mencionado, a fin de que pueda hacerles todas las preguntas que desee.

SEÑOR SANGUINETTI.- Señor Presidente: insisto en que se podrá o no estar de acuerdo en cómo se llevaron adelante esas negociaciones, pero lo que no puedo dejar pasar es lo relativo a la intencionalidad de que no se hayan hecho para beneficiar a ANCAP. Eso no lo puedo dejar pasar, con todo respeto, de mi estimado amigo el señor Senador Heber.

SEÑOR HEBER.- No lo deja pasar, pero no lo demuestra.

SEÑOR SANGUINETTI.- También deseo hablar sobre el tema de los precios de paridad. En Argentina y en Brasil, que tienen petróleo, se manejan los que se denominan precios de paridad. Se tenga o no petróleo, se tenga o no refinería, los precios de paridad siempre están presentes. Se trata del precio al que uno puede comprar o al que le venden cuando llega el producto al

mercado. De manera que ese es el precio según el cual nosotros compramos en Argentina. Evidentemente, nosotros compramos en Argentina a un precio de gasolina más bajo que el precio de origen porque tienen excedente del producto, y compramos el gas oil a un precio más alto porque les falta. Es decir que tengamos o no refinería, debemos enfrentar ese tema. Creo que tener la refinería no provoca la diferencia de los precios. Puede ser que tengamos precios más altos; sí, yo lo he dicho y lo vuelvo a afirmar. También he dicho que tenemos que corregir eso y he sostenido que en ello hay responsabilidad de parte de ANCAP, y eso lo tenemos que afirmar. También es verdad que el Estado recarga a ANCAP. Lo que estoy diciendo es que hay otro tema, que son las distorsiones que nosotros estamos creando y hemos creado -asumimos la responsabilidad de ello- en ANCAP. Como se imaginarán, estas distorsiones no tienen la iniciativa de ANCAP y han tenido la iniciativa del propio Gobierno y demás, que por diferentes circunstancias han hecho que una cosa fuera más baja que la otra, generando esas distorsiones internas.

En cuanto a la pregunta técnica con respecto al GNC y al GLP, quiero también decir que el motor es el mismo y puede recibir los dos combustibles. El kit es diferente. La forma en que el gas licuado se introduce al motor es distinta en función de las presiones. Pero el mismo motor puede utilizar los dos combustibles, aunque precisa kits diferentes pues administra productos que son distintos.

SEÑOR HEBER.- ¿Existe un motor que puede usar los tres combustibles?

SEÑOR SANGUINETTI.- Se trata del mismo motor a explosión, a nafta, que puede utilizar GLP o GNC, pero el kit de conversión es diferente.

Sobre si la forma es eficaz, ya lo hemos hablado. Es un tema al que me referí cuando dije que hay crisis y que esto ha llegado a un límite no soportable para la sociedad ni para ANCAP. Creo que tenemos que encontrar una solución.

Creo que debemos sentarnos a intercambiar ideas sobre qué sistemas hay en el mundo para hacer esto. No hablé, señor Senador, de prohibir la importación de autos a diesel; no estoy en ese camino. Como usted dijo, tenemos una realidad y debemos ir viendo cómo convivimos con ella y cómo podemos ir resolviendo algo que generamos en el pasado. Lo que no quisiera es ir creando otras distorsiones a partir de las ya existentes porque eso sería muy grave y tal vez no lo podríamos resolver.

No sé si me quedó pendiente alguna respuesta a las preguntas del señor Senador; en caso de ser así, pido que me la recuerde.

(Dialogados)

SEÑOR HEBER.- Quería hacer un comentario acerca de una respuesta del señor Presidente de ANCAP. No quise interrumpirlo para que pudiera terminar su exposición pero hay una afirmación importantísima que acaba de efectuar. Me refiero a sus palabras respecto a que Argentina -y esto lo ha dicho el Secretario de Energía de ese país- tendría gas para dos años. Sería bueno que se le hicieran llegar al señor Presidente de ANCAP las versiones taquigráficas de las reuniones con distintas delegaciones que ha recibido la Comisión, que han asegurado que Argentina tiene suministro de gas para veinte años.

SEÑOR SANGUINETTI.- No están hechas las instalaciones como para poder efectuar el suministro de gas en lo que hace a su extracción y transporte.

SEÑOR HEBER.- El punto es que nosotros tenemos la información de que no se trata de dos ni de tres años, sino que hoy tenemos yacimientos disponibles en Argentina para veinte años de gas y que hay yacimientos potenciales que pueden suministrar gas durante cincuenta años más. Me importa que esto quede claro en la versión taquigráfica.

Por otra parte, las afirmaciones sobre la responsabilidad del Poder Ejecutivo las haré cuando los representantes de dicho Poder concurran a la Comisión. No estaban dirigidas a la ANCAP y, en cuanto la personería que toma el Presidente de ANCAP en cuanto a no permitirlo, creo que está en todo su derecho. Llegado el caso, lo hablaremos con el Canciller y el Ministro de Industria, Energía y Minería.

Lo cierto es que si hoy el gas entra al país tal como está, le genera una distorsión más a ANCAP de las que ya tiene. Por lo tanto, una conclusión muy clara del día de hoy es que el Presidente de ANCAP dice que no tenemos que generar más distorsiones de las que, de alguna manera, se vienen realizando. La llegada del gas natural ahora, instrumentada la posibilidad del gas vehicular mañana, le genera a ANCAP otra distorsión más. Esta es la constancia que quería dejar.

SEÑOR SANGUINETTI.- Debo pedir disculpas a la Comisión y, en particular, al señor Senador Heber, acerca de los yacimientos de gas disponibles en la Argentina. Cuando dije que no había disponibilidad, no me refería a que no hubiera gas en el subsuelo argentino, que lo hay, sino a que las perforaciones realizadas, las explotaciones y los elementos de transporte no dan abasto. Inclusive, gas que había sido contratado como ininterrumpible, hoy se ha transformado en interrumpible en función de que los sistemas de transporte se han saturado. Además, hay reservas de gas que se están agotando y existen otras que deben ser explotadas. Por lo tanto, el señor Senador tiene razón; me expresé incorrectamente. De hecho, para los consumidores, la Argentina está entrando en un procedimiento denunciado por las propias empresas y, en función de esta política de pagar las tarifas, puede haber falta de gas y de energía eléctrica para los consumidores en función de que las empresas no han podido continuar con sus inversiones.

Con respecto al segundo punto, es verdad lo que dice el señor Senador Heber en cuanto a que si entra el gas subsidiado al Uruguay, es malo para ANCAP. Asimismo, si entra nafta con el impuesto del gasoil, también se ve afectada. Esto es lo que ocurre con el gas natural. No estamos en desacuerdo con que entre al país, pero sí estamos en desacuerdo, porque nos hace daño, con el hecho de que entre el gas natural subsidiado, no porque seamos ancapeanos, sino porque creemos en la competencia en igualdad de condiciones y no en la que se genera por estar subsidiado. Si a la nafta importada le pusiéramos el impuesto del gasoil, también sería competitivo del gas importado, pero habría que ver qué haría el Ministro Atchugarry si se quedara sin ingreso de IMESI. Ese es el tema. No es una defensa de ANCAP, sino de que haya un equilibrio impositivo que permita una competencia natural.

SEÑOR COURIEL.- Voy a tratar de hacer un resumen. Estamos hablando de energía para transporte. La competitividad que nos importa es la del transporte de carga, que tiene competitividad sobre la base del subsidio que le estoy dando al gasoil. Por lo tanto, tengo resuelto el problema del transporte de carga y su competitividad con el subsidio al gasoil.

En segundo término, puedo juntar gas natural, gas oil y gasolina, para el consumidor en general, que no tiene que ver con la competitividad. ¿Cómo lo hago? Le pongo un impuesto al gas oil de autos y camionetas -que puede ser, por ejemplo, en la patente de rodados, y después veo hacia dónde va su uso- e igualo los impuestos de gasolina y de gas oil para que puedan competir. En ese caso, tengo un cuadro en el cual resolví la competitividad con el gas oil, adecué el impuesto al gas oil para los intereses del país y, además, junté el gas natural y la gasolina. Ahora bien, ¿quién define la matriz -y de este tema hablamos en reuniones anteriores- en función de los intereses del país? ¿Cuánto queremos que se consuma de uno y otro? En realidad, uno no quisiera que fuera de acuerdo al mercado; en el fondo, estoy dando igualdad de competencia, lo cual no está mal. Entonces, sobre la base de los intereses del país sería muy bueno que avanzáramos -más allá de que tenemos del problema del precio del petróleo y el del acuerdo con Argentina- para ver cuál es la matriz ideal para el caso del Uruguay.

SEÑOR SANGUINETTI.- El señor Presidente, que trabajó en todo lo que es la venida del gas natural, sabe qué destino se le buscaba, así como también su participación en la matriz.

El gas natural en el mundo se utiliza fundamentalmente para dos cosas: para la generación eléctrica y para la generación térmica de empresas que tienen procesos técnicos intensivos. Esto ocupa el 98% del consumo del gas en el mundo y esa es la razón por la cual se trajo al Uruguay. Nunca se pensó en el consumo vehicular como un objetivo porque era menor; se pensó, sobre todo, en UTE como generación eléctrica, y para sustituir al fuel oil o la leña en las calderas de las industrias. Se pensó, también, en una posibilidad térmica y económicamente superior. No es lógico pasar el gas natural a través de una caldera para generar presión, para que penetre a través de una turbina, para generar energía eléctrica y transmitirla a través de un cable, para llegar a una casa, pasar una resistencia y generar calor. Para el calor de una cocina, de una calefacción o de un calentador, la calefacción directa o el calor directo del gas natural eficientemente es insuperable. Así está en el mundo y esos son los destinos en los que se utiliza el gas natural. Y creo que ese fue el destino cuando el señor Presidente actuó como Ministro y consideró este tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Efectivamente es así. Esos son los tres destinos mayoritarios. El ingreso del gas natural a la matriz energética de los países siempre empieza por el sector eléctrico, luego se extiende casi simultáneamente al sector industrial en general, y conjuntamente con eso al sector domiciliario. No se descarta el sector del transporte, pero claramente es una etapa posterior en el proceso de maduración del mercado gasífero. Esta ha sido la secuencia en todas partes del mundo.

SEÑOR SANGUINETTI.- Quisiera agregar algo, señor Presidente.

En nuestro país esto es mucho más difícil que en cualquier otra parte. Como saben los señores Senadores, estuve nueve años en la Argentina, donde el gas se expandió con una velocidad fenomenal. ¿Por qué? Porque no había electricidad y, además, los sistemas de generación eléctrica, de transmisión de energía y de distribución, estaban destruidos. Entonces, se le daba al consumidor algo que no tenía y por eso rápidamente entró y se expandió fenomenalmente en la Argentina. En Uruguay esto es mucho más difícil y eso lo vamos a ver en Conecta, porque los uruguayos tenemos una cultura eléctrica, una disponibilidad de energía eléctrica, un esquema de distribución y transmisión excelente hasta los puntos más lejanos del país. Por eso hablamos de la electrificación rural.

En el Uruguay la introducción del gas a la matriz hogareña ha sido mucho más difícil porque tenemos una UTE eficiente. Este es uno de los elementos que tenemos que observar a nivel del país. Personalmente le he planteado al Poder Ejecutivo cómo debemos discutir UTE y ANCAP en el sentido en que el señor Senador Heber lo plantea, o sea, en el buen sentido, que tiene que ver con que las empresas no estén por encima de sus accionistas -que son los dueños- saber qué es lo que debemos hacer como país, como Estado y en qué cosas UTE debe cederle espacio al gas o ANCAP debe cederle espacio a UTE, de tal manera que al nivel de país -que es lo que le preocupa al señor Senador Couriel- tengamos la matriz energética ideal no sólo manejada por el mercado, sino por el Estado que es el que representa el interés de los accionistas, que son los uruguayos.

SEÑOR DE BOISMENU.- Quisiera dejar constancia en la versión taquigráfica que, personalmente, valorizo la posición del señor Senador Heber con respecto a las acciones realizadas y las no realizadas, así como su inquietud con relación al negocio con Argentina.

En ese sentido, creo que el señor Presidente hace bien en llamar al Poder Ejecutivo puesto que esta posición ha sido manifestada por el señor Senador Heber en dos oportunidades, por lo que en honor a su jerarquía debe conocerse la posición del Gobierno frente a esta situación.

Además, esto es por demás importante porque, en lo que me es personal, sigo teniendo serias dudas, sobre todo, en lo que tiene que ver con las relaciones comerciales en la región y el futuro del llamado MERCOSUR. Digo esto porque hace poco hubo problemas con el arroz. Por otro lado, hace poco también -menos días- los diplomáticos brasileños informaron que habrá problemas con la importación de trigo por parte de Brasil, lo cual significará un nuevo escándalo en la región.

Pienso que todo esto se debe a relaciones comerciales y, sobre todo, al problema monetario -que el señor Senador Couriel conoce muy bien- y a la inexistencia de una moneda de intercambio, relacionada entre todos los países para poder comercializar. En mi opinión, el señor Senador Heber, por ejemplo, si hubiéramos hecho un intercambio de soja en monedas nacionales, como nacionalista sería el primer defensor de la ruptura del contrato en la región en este momento.

SEÑOR SANGUINETTI.- Quisiera decir que estoy de acuerdo con lo que manifestado el señor Senador de Boismenu y dejar en claro que la única discrepancia que tenemos con el señor Senador Heber es en cuanto a la intencionalidad que él adjudicó al Poder Ejecutivo para favorecer a ANCAP. No me refiero a que tenemos que hacerlo, sino a la intencionalidad, que es con lo que, con todo respeto, discrepo.

SEÑOR SARALEGUI.- Brevemente, quisiera dejar la siguiente consideración.

En nuestro carácter de Vicepresidente de Conecta, representante del accionista que es ANCAP con el 45%, pensábamos hacer una exposición sobre lo que decía el segundo punto. Como no podía ser de otra manera, por supuesto quedamos a la orden de la Comisión para analizar este tema que, como sabemos, ha generado dudas. Sin perjuicio de ello, en otra oportunidad nos gustaría hacer algunas consideraciones de tipo personal y como representante de un Partido en el Directorio de ANCAP sobre el tema de fondo relacionado con el gas natural en su conjunto. Además, el hecho de trabajar junto con el ingeniero Schiavo, representante de

la estructura de ANCAP en el área gas natural nos ha dado acceso a mucha información que nos gustaría compartir referente, por ejemplo, a lo que manifestó el señor Senador Heber, a la violación de los contratos o al tema de los precios en la Argentina. Estos son todos elementos ilustrativos, que nos dan una idea certera de cuál es la situación que estamos viviendo hoy.

Por lo tanto, señor Presidente, como no puede ser de otra manera quedo a la orden de la Comisión, además, como Director de ANCAP.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia del Directorio y del Presidente de ANCAP. En los próximos días nos comunicaremos para concretar una nueva sesión de trabajo.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)